Abo **125 Jahre MOB**

Sie brachte den Jetset nach Gstaad und transportierte die Queen durchs Simmental

Ohne sie wäre Gstaad heute vermutlich kein Glamour-Hotspot. Die Entwicklung der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) hat das Simmental und das Saanenland massgeblich geprägt. Ein Blick auf die bewegte Geschichte.



Claudius Jezella
Publiziert heute um 05:55 Uhr



Die Montreux-Berner-Oberland-Bahn prägt seit über 100 Jahren das Bild im Simmental. Hier der Viadukt bei Gstaad mit dem Wildhorn im Hintergrund.

Foto: PD / Jack Varlet

Ach, wie herrlich es quietscht und pfeift, knattert und rumpelt! Am vergangenen Wochenende erlebten etliche Besucherinnen und Besucher nostalgisches Eisenbahnflair im Simmental. Im Rahmen der Feierlichkeiten zu ihrem 125-jährigen Bestehen setzte die Montreux-Berner-Oberland-Bahn ↗ (MOB) historische Zugskompositionen zwischen Zweisimmen und Lenk ein. Die Belle-Époque-Parade war eine Reminiszenz an die eigene Geschichte und an Geschichten, die das Tal in mehr als 100 Jahren geprägt haben. Ein paar Beispiele.



Die Montreux-Berner-Oberland-Bahn feierte ihr 125-jähriges Bestehen mit einer Belle-Époque-Parade. Dabei verkehrten historische Züge zwischen Zweisimmen und Lenk.

Foto: Claudius Jezella



Mitglieder des Belle-Époque-Vereins Kandersteg sorgten dabei für das passende Flair.
Foto: Claudius Jezella

1

Dreifache Einweihung

«Ein Kinderchor singt. Wein perlt in Gläsern. Mädchen reichen Körbe mit Bretzeln herum. Die Sonne scheint.» In blumigen Worten beschreibt ein anonym gebliebener Autor am 17. Dezember 1901 in der «Gazette de Lausanne» die Feierlichkeiten rund um die Jungfernfahrt auf dem ersten Streckenabschnitt der Montreux-Berner-Oberland-Bahn. Die beschriebene Szene spielt sich vor dem Bahnhof in Fontanivent-Brent ab, wo die Festgesellschaft bestehend aus National- und Ständeräten, Ingenieuren, Unternehmern und Finanziers Halt macht. Die Fahrt endet für die versammelten Honoratioren beim üppigen Schlussbankett im Grandhotel von Les Avants.



Das Foto stammt vom 8. Juni 1912 und zeigt die Einweihung der Strecke sowie die Ankunft des ersten Zugs am Bahnhof Lenk.

Foto: PD / Jack Varlet

Ehrenwein und Imbiss gibt es bei der Einweihung des zweiten Streckenabschnitts Montbovon-Zweisimmen am 4. Juli 1905, ehe die Feierlichkeiten mit Einlagen des Damenchors und mit Trinksprüchen zunächst in Gstaad und Saanen weitergehen, wie aus dem kürzlich erschienenen Jubiläumsbuch der MOB hervorgeht.

Mit einer dritten Feier wird schliesslich der letzte Abschnitt Zweisimmen-Lenk am 10. Juni 1912 in Betrieb genommen. Damit ist das Projekt MOB nach zwölf Jahren Bauzeit abgeschlossen. Die Kosten belaufen sich auf fast 20 Millionen Franken, was auf heutige Verhältnisse übertragen 221 Millionen Franken entsprechen soll.

Kampf der Systeme

In ihrem ersten Betriebsjahr 1905 auf der Strecke Montreux-Zweisimmen befördert die MOB 348’000 Fahrgäste und 5700 Tiere. Der Transport des weit über die Schweiz hinaus bekannten Simmentaler Fleckviehs war ein wichtiges wirtschaftliches Argument für die Erschliessung des Viehmarktstandorts Zweisimmen.



Vom Berner Oberland hinaus in die Welt: Viehhändler Johann Ueltschi (2. v. r.) beim Verkauf eines Simmentaler Stiers in einem osteuropäischen Land in den Dreissigerjahren.

Foto: PD / Familie Ueltschi

Auch andere Bahnunternehmen betrieben einzelne Streckenabschnitte im Simmental: die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (11,3 Kilometer), die Spiez-Erlenbach-Bahn (23,6 Kilometer) und zwischen Spiez und Interlaken die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Doch während deren Lokomotiven noch bis 1920 mit Dampf betrieben wurden, setzten die MOB-Betreiber von Anfang an auf Strom, womit sie in der Schweiz eine Ausnahme darstellten.

Zusätzlich verkompliziert wurden die Anschlüsse aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten. Die MOB-Macher liessen ihre Züge auf der für das zerklüftete Streckenprofil besser geeigneten Meterspur fahren. Die anderen Gesellschaften nutzten die Normalspurweite von 1,43 Meter. Es sollte noch sehr lange dauern, bis auch dieses Hindernis überwunden wurde.

3

Der Umweg über Gstaad

Exakt 62,4 Kilometer legen die MOB-Züge zwischen Montreux und Zweisimmen zurück. Der Linienführung gingen jahrzehntelange erbitterte Auseinandersetzungen zwischen den Kantonen Waadt, Freiburg und Bern sowie der Eidgenossenschaft voraus.

Und dann war da noch das kleine Bergdorf Gstaad, in dem Ende des 19. Jahrhunderts rund 150 Personen und 200 Rinder lebten. Kein Wunder also, dass Gstaad ursprünglich nicht für den Streckenplan vorgesehen war. Doch der Berner Grossrat Carl Reichenbach, der in Gstaad Holzfabriken besass, setzte sich vehement für den rund 5 Kilometer langen Umweg ein, der die Fahrtzeit um 15 Minuten verlängern sollte.



Auch Gstaad profitierte deutlich vom Anschluss an die Montreux-Berner-Oberland-Bahn.
Foto: PD / Jack Varlet

Als sich schliesslich der Berner Staat und die betroffenen Gemeinden bereit erklärten, die Zusatzkosten von 250'000 Franken zu tragen, bekam das Dorf seinen Haltepunkt. Ein wegweisender Schritt, denn mit der Bahn kamen die ersten Hotels. Mit der Eröffnung des Hotels National 1905 verfügte Gstaad über 240 Betten – in etwa gleich viele, wie Gstaad Einwohner hatte. Die Weichen für den Weg vom Bergdorf zum Jetset-Hotspot waren gestellt.

4

Luxus auf Schienen

Der Run auf die neue Verbindung von Montreux nach Zweisimmen übertraf wohl alle Erwartungen. Obwohl die MOB-Strecke erst im Sommer 1905 eröffnet wurde, wurden zum Ende des Jahres rund 250'000 Reisende registriert, 1906 bereits 428'000 und 600'000 im Jahr 1914. Die grosse Nachfrage war auf die Reiselust der

neuen Oberschicht zurückzuführen, die aus ganz Europa kam, um die Schweizer Bergwelt zu erkunden.



Die Montreux-Berner-Oberland-Bahn feierte ihr 125-jähriges Bestehen mit einer Belle-Époque-Parade. Dabei verkehrten historische Züge zwischen Zweisimmen und Lenk. Elsbeth Gurtner (links) und Heidi Karlen bei der Fahrkartenkontrolle.

Foto: Claudius Jezella

Die MOB trug der Entwicklung Rechnung und richtete sich ganz nach den Bedürfnissen der zahlungskräftigen Kundschaft: 1911 setzte das Unternehmen Erste-Klasse-Wagen sowie vier Speisewagen auf der Strecke ein und warb mit Anzeigen in der «Daily Mail».



Elsbeth Gurtner (links), Heidi Karlen und Peter Schüppbacher geniessen die gut gepolsterte Fahrt in der ersten Klasse.

Foto: Claudius Jezella

5

Die Krise durchkreuzt alle Pläne

Während der Erste Weltkrieg die Belle Époque beendete, war es vor allem die weltweite Wirtschaftskrise in den Dreissigerjahren, die auch bei der MOB eine Zäsur bedeutete. Zunächst war da aber noch Euphorie: Vier luxuriöse Pullmann-Wagen hatte das Unternehmen 1931 auf die Strecke geschickt, musste diese jedoch nach nur fünf Monaten aufgrund mangelnder Nachfrage aus dem Verkehr ziehen und an die Rhätische Bahn verkaufen.

Die ebenfalls eigens dafür angeschafften Loks 2001 und 2002 wurden derweil anders eingesetzt – bis in die Neunzigerjahre.



Weitere Renovierungsarbeiten trotz Krise. Der Bahnhof von Saanenmöser in den Dreissigerjahren.
Foto: PD / Jack Varlet



Gab am vergangenen Wochenende ein schönes Fotosujet ab: Die restaurierte Lok 2002 aus dem Jahr 1931 gehört heute zur Sammlung der Museumsbahn Blonay-Chamby.

Foto: Claudius Jezella



Im Führerstand der restaurierten Lok 2002 ist Handarbeit gefragt.

Foto: Claudius Jezella

6

Als die Queen das Simmental besuchte

1980 war das erste Mal, dass ein Oberhaupt des Vereinigten Königreichs zu einem offiziellen Staatsbesuch in die Schweiz reiste. Einer der Punkte auf der royalen Reiseroute war der Bahnhof von Zweisimmen, wo Königin Elizabeth II. und ihr Gatte Prinz Philip vom Rolls-Royce in den Salonwagen des Spezialzugs der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) in Richtung Montreux umstieg: roter Teppich, roter Mantel, roter Hut, strahlender Sonnenschein und Schulkinder mit Fähnchen.



Aus dem «Thuner Tagblatt» vom 1. Mai 1980: Prinz Philip und Königin Elizabeth II. lächeln der Zweisimmner Bevölkerung am Bahnhof zu. Mit dabei links im Hintergrund der Aussenminister Pierre Aubert.

Foto: PD

7

Endlich am Ziel mit «Shania Train»

Der 11. Dezember 2022 ist ein Tag für die Geschichtsbücher. Dank der neuen Umspurtechnik verkehren die neuen Golden-Pass-Züge der MOB fahrplanmässig zwischen Montreux und Interlaken-Ost. Dabei stammt die Idee, umsteigefrei aus dem Waadtland ins Berner Oberland zu fahren, aus dem Jahr 1873. Zur Einweihung der Züge ist die kanadische Sängerin Shania Twain nach Gstaad gereist. Der Name ihres Zugs: Shania Train.



Historischer Moment: Der Golden-Pass-Express, der Montreux und Interlaken-Ost ohne Umsteigen miteinander verbindet, wird in Gstaad von Shania Twain offiziell eingeweiht.
Foto: PD / Guy Rouiller

NEWSLETTER

Die Woche in der Jungfrauregion
Erhalten Sie Infos und Geschichten aus der Region Interlaken-Oberhasli.
Weitere Newsletter

Einloggen

Claudius Jezella ist Redaktor für das Kander- und das Engstligtal sowie für die Gemeinde Wimmis. Ferner befasst er sich mit verschiedenen Themen aus dem gesamten Berner Oberland: Politik, Wirtschaft, Umwelt, Religion, Tourismus, Natur. Im Fokus stehen dabei die Menschen aus der Region und ihre ganz persönlichen Geschichten. Mehr Infos

Fehler gefunden? Jetzt melden.

1 Kommentar